

# Réforme de simplification des autorisations de circulation des convois exceptionnels

## Le régime de demande d'autorisation individuelle simplifiée va prochainement être mis en place

Depuis le 8 mars 2017, le premier volet de la réforme de simplification est en place. Le régime déclaratif s'applique à certains convois de première catégorie souhaitant emprunter le réseau routier à vocation nationale de première catégorie. Le deuxième volet de la réforme consiste à la mise en place de la procédure d'autorisation individuelle simplifiée.

### Chapitre I : Informations générales

#### LES RESEAUX TE

**Quels sont les nouveaux réseaux TE à portée nationale ?** Les nouveaux réseaux routiers à portée nationale TE72, TE94 et TE120 sont définis, en complément des 1TE et 2TE48 déjà existants, sur le critère de la masse totale roulante admissible de ces réseaux, respectivement : 72 tonnes, 94 tonnes et 120 tonnes, d'une distance inter-essieux minimale de 1,36 m et d'une charge à l'essieu maximale de 12 tonnes. Ces caractéristiques sont valables en charge. Les réseaux TE à portée nationale sont définis par arrêté interministériel à partir des arrêtés préfectoraux pris dans chaque département.

**Où trouver les cartes et les prescriptions associées à ces réseaux ?** Les informations relatives au réseau de 1<sup>re</sup> catégorie à portée nationale et au réseau 2TE48 sont disponibles en 2017 sur le site du Céréma : <http://www.infra-transports-materiaux.cerema.fr/les-cartes-a-telecharger-et-a-commander-a5830.html>. Les informations relatives aux réseaux TE72, TE94, TE120 à portée nationale sont disponibles sur le site intranet de la sécurité routière <http://dscr.minint.fr/index.php/domaines-d-activite/445-transports-exceptionnels-et-poids-lourds/1049-elaboration-des-reseaux-te-et-cartographie> et prochainement sur le site internet de la sécurité routière : <http://www.securite-routiere.gouv.fr> (arborescence qui sera précisée prochainement)

**Une autorisation de raccordement pour accéder ou sortir de ces réseaux est-elle nécessaire ?** Non si mon transport est de marchandise indivisible et de 1<sup>re</sup> catégorie, si mon raccordement (vis-à-vis du point de départ ou du point d'arrivée) est inférieur à 20 km par rapport au réseau à portée nationale de 1<sup>re</sup> catégorie et si je dispose déjà d'un récépissé de déclaration préalable. Oui dans tous les autres cas.

**Une autorisation de raccordement est-elle nécessaire si l'itinéraire emprunté par le convoi s'éloigne ponctuellement de ces réseaux ?**

Dans le cas général de sortie de l'un de ces réseaux, une autorisation de raccordement est obligatoire. Une déclaration préalable ne suffit qu'aux transports de charge indivisible de 1<sup>re</sup> catégorie pour une entrée dans un réseau TE à portée nationale en début de parcours à 20 kilomètres maximum du point de départ ou pour une sortie de l'un de ces réseaux en fin de parcours à 20 kilomètres maximum du point d'arrivée.

**La consultation des gestionnaires est-elle nécessaire si le convoi emprunte ces réseaux TE à portée nationale ?**

Ces réseaux sont définis par accord avec les gestionnaires. Dans le cas général, il n'est plus nécessaire de les consulter systématiquement. Toutefois, certains gestionnaires peuvent requérir une consultation en fonction de caractéristiques dimensionnelles ou pondérales du convoi pour le franchissement de certains ouvrages. Enfin, certains gestionnaires peuvent requérir un signalement du convoi, en précisant les sections concernées et les modalités de signalement dans les prescriptions annexées aux arrêtés de définition des réseaux TE.

**Les réseaux TE et les prescriptions vont-ils être souvent modifiés ?** La fréquence de mise à jour est a priori annuelle. A ce titre, les réseaux routiers TE à portée nationale pourront faire l'objet d'une mise à jour, qui prendra en compte les éventuels arrêtés préfectoraux modifiant les arrêtés préfectoraux initiaux de définition des réseaux routiers TE.

**Que faire si la largeur du convoi empêche le convoi de franchir un point singulier de l'itinéraire prévu sur un réseau TE ?** Certains points singuliers (franchissement sous terrain, tunnels) possèdent des contraintes en termes de gabarit, notamment la largeur ou la hauteur. L'autorisation permanente sur réseau TE ne dispense pas le transporteur de se conformer aux prescriptions indiquées dans les cahiers, ou aux panneaux de signalisation. Un échange entre le transporteur et le gestionnaire permettra de vérifier la contrainte dimensionnelle de franchissement. Le cas échéant, une solution de substitution devra être trouvée entre le transporteur, le gestionnaire et le service instructeur, si nécessaire via une demande de raccordement.

## **LES CONVOIS ENVELOPPE**

**Qu'est-ce que la notion de convoi enveloppe ?** Le convoi enveloppe désigne le convoi décrit dans l'arrêté préfectoral d'autorisation, par sa catégorie, son type de transport, ses dimensions et masses, sa configuration, notamment le nombre de ses essieux et la suite de véhicules ou éléments de véhicules qui le composent.

Il sert de référence à d'autres convois qui, s'ils sont de même catégorie, de même type de transport, de configuration équivalente, de même nombre d'essieux, composés de véhicules ou éléments de véhicules de même famille, de dimensions hors tout, masses globales et par essieux inférieures ou égales, seront autorisés à circuler sous le couvert du même arrêté.

**La notion de convoi enveloppe perdure-t-elle si par exemple le véhicule tracteur est remplacé par un autre ?** Si l'échange du tracteur utilisé pour décrire le convoi enveloppe n'augmente aucune de ses caractéristiques de dimensions hors tout, de masses globales et par essieux, ne diminue pas sa distance entre essieux consécutifs et ne modifie pas son nombre total d'essieux, le tracteur remplaçant pourra faire circuler le convoi sous le couvert de l'arrêté d'autorisation du convoi enveloppe. On dit que le tracteur ne fait pas sortir le nouveau convoi de l'enveloppe prédéfinie. Si l'une des conditions précitées n'est pas vérifiée, on dit que le tracteur fait sortir le convoi de l'enveloppe. Le nouveau convoi ainsi formé devra faire l'objet d'une nouvelle demande d'autorisation individuelle et ne pourra circuler que sous le couvert d'un nouvel arrêté préfectoral d'autorisation.

### **Et si un autre composant du convoi est lui aussi modifié ?**

Si l'échange d'un autre composant du convoi enveloppe n'augmente aucune de ses caractéristiques de dimensions hors tout, de masses globales et par essieux, ne diminue pas sa distance entre essieux consécutifs, ne modifie pas son nombre total d'essieux et est de la même famille que le composant remplacé, le composant remplaçant laissera au convoi l'autorisation de circuler sous le couvert de l'arrêté d'autorisation du convoi enveloppe. On dit que le composant ne fait pas sortir le nouveau convoi de l'enveloppe prédéfinie. Si l'une des conditions précitées n'est pas vérifiée ou si le nouveau composant est d'une autre famille que le composant remplacé, on dit qu'il fait sortir le convoi de l'enveloppe. Le nouveau convoi ainsi formé devra faire l'objet d'une nouvelle demande d'autorisation individuelle et ne pourra circuler que sous le couvert d'un nouvel arrêté préfectoral d'autorisation.

### **Indiquer l'architecture du convoi en spécifiant les familles des composants est-il obligatoire ?**

Oui, et ce quelle que soit la composition du convoi. Même si le convoi se résume à un véhicule automoteur. Cette indication est indispensable aux autorités de terrain pour qu'elles puissent vérifier que le convoi qu'elles contrôlent est conforme à l'enveloppe définie dans l'arrêté préfectoral d'autorisation qui leur est présenté.

**La nature de chargement est elle supprimée ?** Oui dans le cas général. La nature de chargement reste toutefois utile pour que le transporteur bénéficie des conditions spéciales d'acheminement de plusieurs pièces décrites aux 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> alinéas de l'article 15. Le transport de marchandise par convoi exceptionnel est suivant le I, 1<sup>o</sup> de l'article R. 433-1 du code de la route soumis à la condition que la charge soit indivisible.

Toutefois, l'article 15 de l'arrêté du 4 mai 2006 modifié relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque tolère l'exception d'un chargement composé de plusieurs pièces, sous les conditions suivantes :

- que le chargement d'une pièce rende le transport exceptionnel dans une ou deux dimensions : par sa longueur et/ou sa largeur, mais non par sa masse roulante ;
- la dimension non exceptionnelle et la masse totale roulante restent conformes aux limites générales du code de la route ;
- que les pièces transportées soient de même nature.

Exemple de pièces rendant leur transport exceptionnel sur une seule dimension : poutres de grande longueur, pièces cylindriques de grand diamètre (> 2,55m) devant leur hauteur : à transporter « couchés » sur leur section plate, pièces à transporter juxtaposées.

Exemple de pièces rendant le transport exceptionnel suivant deux dimensions : coques à destination de récipients ou de piscine, pièces à transporter empilées.

Pour être transportées à plusieurs, les pièces citées en exemple doivent être relativement légères : leurs masses groupées, additionnées à celle du convoi à vide ne doivent pas rendre la masse totale roulante en charge supérieure à 38 tonnes si l'ensemble compte quatre essieux, à 44 tonnes s'il en compte davantage (R. 312-4).

Enfin, sur la nature des pièces : s'il peut être toléré de transporter plusieurs coques ou plusieurs poutres, en revanche un transport panaché de coques et poutres est interdit

## **L'OUTIL TEnet ET SON EVOLUTION**

**Est-ce que TEnet permet de faire les nouvelles procédures ?** TEnet permet de :

- déposer une déclaration, et télécharger son récépissé de déclaration ;
- déposer une demande d'autorisation, et télécharger son arrêté d'autorisation (à compter du 10 juillet) ;
- composer ses messages de signalements.

**Le module CARECHA est-il supprimé ?** Le module CARECHA n'est pas supprimé mais il est totalement découplé de TEnet. Désormais, il assiste le pétitionnaire et l'instructeur dans leurs calculs de répartition longitudinale de la charge, mais il ne les censure plus. Aucune demande ne sera plus bloquée du seul fait de CARECHA. Par ailleurs CARECHA n'a plus de support technique.

**Quelles sont les mesures mises en œuvre pour mesurer en temps réel la stabilité de l'application TEnet ?**

TEnet est hébergée dans le centre serveur du Céréma à Marne la Vallée. Plusieurs outils de supervision et de surveillance sont mis en place toute à la journée :

La surveillance aux travers de scénarios avec un script de connexion et un script d'interrogation de la base de données disponibles. Ces scripts sont réalisés sur le serveur de production en utilisant le réseau Internet et le réseau Intranet. Les tests sont réalisés toutes les 10mn sur chacun des accès et prennent en compte la réussite du test et le délai de traitement avec une alerte de dégradation si le délai dépasse les 12s.

La surveillance quotidienne de l'utilisation des ressources sur l'outil de supervision du centre serveur.

La visualisation hebdomadaire des statistiques de fréquentation selon le mode de connexion (au travers du réseau Intranet et au travers du réseau Internet).

La visualisation hebdomadaire des statistiques de production des arrêtés et des avis disponibles sur l'application.

**Un outil cartographique est-il prévu pour visualiser les réseaux et les prescriptions ?** Oui, les régions (via les DREAL) procèdent à la mise en base des données cartographiques QGIS de l'outil dynamique prévu pour être livré en 2018. La définition des besoins relatifs à cet outil est en cours et fait l'objet d'échanges entre les membres du comité de pilotage central. Cet outil pourrait servir également aux gestionnaires pour diffuser leurs prescriptions générales, particulières, voire temporaires, et aux transporteurs à en prendre aussitôt connaissance. Cet outil pourrait également servir à faciliter la construction des itinéraires des convois et les signalements des convois aux gestionnaires.

**Est-ce que de nouvelles évolutions de l'outil sont prévues ?** Oui :

- la mise en place d'un nouveau formulaire de demande d'autorisation individuelle en remplacement du Cerfa14314\*01, tout en ménageant la possibilité de reprendre des données existantes sur les convois (objectif de mise en ligne, juillet 2017)
- la prise en compte dans l'application d'un refus préfectoral d'autorisation de circuler pour un TE alors même que ce dernier a été déclaré et a donné lieu à délivrance d'un récépissé (objectif été 2017)
- la possibilité d'adresser directement depuis TEnet aux gestionnaires les signalements du passage d'un TE (cela comprend la mise en base des adresses e-mail des gestionnaires et une passerelle avec un serveur de messagerie SMTP (objectif 2017)
- l'ouverture d'accès aux gestionnaires d'infrastructures, aux forces de l'ordre ainsi qu'aux autorités de contrôle de transport terrestres est à l'étude. Cela implique la mise en œuvre des passerelles adéquates entre deux ministères (objectif deuxième semestre 2017).

## **TROUVER LES INFORMATIONS**

**Où trouver les informations sur la réforme ?**

- Sur le site internet de la DSCR : <http://www.securite-routiere.gouv.fr/connaître-les-regles/la-route-la-rue/transports-exceptionnels/generalisation-de-la-procedure-simplifiee-pour-l-instruction-des-transports-exceptionnels> ;
- Sur le site Légifrance : <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2017/1/6/INTS1626826D/jo/texte>  
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006053685>
- Sur le site Service-Public-Pro.fr : <https://www.service-public.fr/professionnels-entreprises/vosdroits/F23661>

<https://www.service-public.fr/professionnels-entreprises/vosdroits/R47119>

- Sur le site TEnet : <http://tenet.application.developpement-durable.gouv.fr/TEnet/>
- Auprès des services instructeurs, accessibles depuis le site métier TE (<http://www.transports-exceptionnels.developpement-durable.gouv.fr/les-services-instructeurs-r324.html>)

**Où trouver l'ensemble des arrêtés départementaux avec les prescriptions ?** La délégation à la sécurité routière met en ligne sur son site internet les copies des arrêtés préfectoraux départementaux, leurs cartes et leurs cahiers de prescriptions associés. <http://www.securite-routiere.gouv.fr> (*arborescence qui sera précisée prochainement*)

Dans le recueil des actes administratifs (RAA) de chaque département accessible depuis son adresse qui est du type : <http://www.<departement>.gouv.fr>, menu : Publications, Recueil des actes administratifs, Recueils 2017. En outre, les prescriptions sont listées dans les cahiers de prescriptions pour transports exceptionnels (CPE, III de l'article 9 bis).

## **Chapitre II : focus sur les conséquences pour les transporteurs**

### **LA DEMANDE D'AUTORISATION**

**Les fiches véhicules disparaissent-elles ?** Oui, à l'exception de la fiche du véhicule automoteur de type grue automotrice (articles 6, 7 et 9).

**Les fiches d'ensembles routiers disparaissent-elles ?** Oui, elles sont remplacées par le tableau « Description de la configuration » à remplir sur le formulaire de demande d'autorisation individuelle. Les codes descriptifs de chaque composant sont détaillés dans l'annexe du Cerfa 15625\*01 de demande d'autorisation individuelle.

**Le demandeur peut-il encore réaliser sa demande d'autorisation sur support papier ?** La téléprocédure TEnet n'est pas conçue actuellement pour que les services instructeurs renseignent manuellement des demandes d'autorisation reçues sur support papier. La priorité est donc au passage à une démarche dématérialisée. Pendant la période transitoire, une évolution de TEnet permettant de faciliter l'incorporation des demandes reçues sur support papier va être élaborée.

**La réforme s'applique-t-elle à tous les convois y compris internationaux?** Tous les aspects de la réforme s'appliquent aux convois français, aux ressortissants de l'Espace Economique Européen et aux Suisses. Aux ressortissants d'autres pays, « Seules des autorisations individuelles sur un itinéraire précis, permanentes ou au voyage, peuvent leur être délivrées dans les conditions des articles 3 et 7 (Article 5 de l'arrêté du 4 mai 2006 modifié). Ainsi, ils ne peuvent pas par exemple utiliser le régime de déclaration.

**Le chef de convoi et/ou le conducteur doivent ils parler et comprendre le français ?** Oui, la maîtrise du français parlé et lu est requise pour le chef de convoi ou la personne qui l'accompagne (article 13), de manière à ce que la communication puisse être réalisée entre les autorités françaises et l'équipage du convoi.

#### **Comment le gestionnaire peut-il prévenir d'un changement des conditions de circulation ?**

Dans l'attente de la mise en place de l'outil cartographique, le gestionnaire peut communiquer ces types de changements au service instructeur de son département ou du département concerné si son périmètre de compétence est supérieur au département (ex : SCA, SNCF Réseau, DIR) ou si l'instruction est mutualisée (en interdépartemental ou en DREAL), et le service instructeur pourra ainsi relayer l'information aux transporteurs. Enfin, le gestionnaire peut apposer une signalisation spécifique à l'approche du point singulier concerné par les nouvelles restrictions. Après la mise en place de l'outil de cartographie et de signalements, les échanges entre gestionnaires et transporteurs pourront s'effectuer plus rapidement, plus ergonomiquement et de manière plus appropriée dans le temps.

**Est-ce que les autorisations délivrées restent valables ? Pour quelle durée ?** Les autorisations délivrées restent valables jusqu'à leur date de fin de validité initialement accordée.

**Pourquoi l'autorisation permanente sur le réseau 1TE demeure ?** Les grues automotrices et, plus globalement, les transports spécifiques définis dans les articles 17 et suivants y demeurent assujetties, même si de 1<sup>re</sup> catégorie et même pour emprunter le seul réseau 1TE. Le régime de déclaration préalable ne concerne que les transports de charge indivisible.

**Le transporteur souhaite faire une demande d'autorisation sur itinéraire précis mais qui emprunte largement un réseau TE, comment faire ?** Plusieurs cas peuvent se présenter :

- Le TE est de marchandise indivisible, de 1<sup>re</sup> catégorie et la distance à parcourir avant d'entrer sur le réseau ou après en être sorti est inférieure à 20 km : il suffit de déposer une déclaration préalable (Cerfa 15624\*01) avec le récépissé à conserver dans les documents de bord du convoi.
- Le TE est de marchandise indivisible, de 1<sup>re</sup> catégorie mais la distance à parcourir pour se raccorder au réseau est supérieure à 20 km : dépôt une déclaration préalable pour l'utilisation du réseau, suivie d'une demande d'autorisation individuelle de 1<sup>re</sup> catégorie (Cerfa 15625\*01), permanente ou au voyage selon le(s) transport(s) à effectuer, de raccordement au réseau routier TE à emprunter qui est nommé sur la partie 3 du formulaire.  
Dans la sous-partie « Autorisation permanente » ou « Autorisation au voyage », selon la durée de validité souhaitée pour les demandes, à la rubrique « raccordement seul en complément à un réseau routier TE / à un réseau départemental », cocher la case « déclaration » puis rappeler en dessous la date limite de validité de la déclaration, indiquer la date de début de validité et la durée souhaitées, et si au voyage, le nombre de voyages que prévus.
- Le TE n'est pas de marchandise indivisible ou n'est pas de 1<sup>re</sup> catégorie : si le transporteur déjà d'un arrêté permanent d'autorisation sur le réseau, il dépose une demande d'autorisation (Cerfa 15625\*01) et à la rubrique « seul en complément à un réseau routier TE/ à un réseau départemental » il coche la case « autorisation », rappelle ses références, sa date limite de validité, note dans cette même rubrique la date de début de validité et la durée souhaitées, et si au voyage, le nombre de voyages prévus.

Si le transporteur dispose pas déjà d'un arrêté permanent d'autorisation sur le réseau, il dépose une demande d'autorisation (Cerfa 15625\*01) et à la rubrique « avec raccordement à un réseau routier TE », il nomme le réseau qu'il prévoit d'emprunter et indique la date de début de validité et la durée souhaitées (autorisation permanente uniquement).

Dans tous les cas, après avoir effectué une reconnaissance de l'itinéraire, il effectue les signalements nécessaires.

**Le convoi pèse 90 tonnes et le transporteur dispose d'une autorisation permanente sur le réseau de 120 tonnes (TE120), doit-il faire une autre demande d'autorisation ?** Si le convoi n'emprunte que des sections de route incluses dans le réseau TE120, alors il peut emprunter ce réseau avec tout convoi qui pèse moins de 120 tonnes, en supposant qu'il respecte également les conditions de charge à l'essieu (<12t) et d'interdistance entre les essieux consécutifs. S'il sort du réseau TE120 pour emprunter le réseau TE94, même en possédant une autorisation sur le réseau TE120 il devra demander soit une demande de raccordement pour les sections hors réseau TE120, soit demander une autorisation pour le réseau TE94.

**Quelles sont les durées des nouvelles autorisations individuelles ?** Les nouvelles autorisations individuelles sont délivrées pour une durée maximale de 3 ans (articles 3-1 à 3-3 de l'arrêté du 4 mai 2006 modifié relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque, aux articles duquel il sera à nouveau référé dans les réponses suivantes, sauf avis contraire).

## **LE SIGNALEMENT**

**Qu'est-ce que le signalement ?** Le signalement est la communication effectuée par le transporteur à l'adresse des gestionnaires d'infrastructures ou de voiries précises, du passage de son convoi à l'endroit dont le second assure la gestion, selon les modalités qu'il a prescrites. Ces modalités peuvent consister en :

- un avis de passage. Le transporteur doit aviser le gestionnaire du passage de son convoi avec le type de commanditaire (compte propre, compte d'autrui ou comme particulier), la catégorie du convoi, les références du récépissé (si déclaration préalable) ou de l'autorisation (autres cas) l'autorisant à circuler, les date et tranche horaire de son passage.

- une consultation dans d'autres situations plus complexes, notamment le franchissement de certains ouvrages d'art ou de certains passages à niveau. Le gestionnaire a inscrit dans les cahiers de prescriptions la nécessité de les consulter avant le franchissement de l'ouvrage. Cette consultation est considérée comme une demande de raccordement ponctuelle et aboutira à une autorisation de raccordement si l'avis du gestionnaire est favorable.

Le signalement n'est pas a priori obligatoire de manière systématique sur l'ensemble des sections de tous les réseaux, cependant certains points de ces réseaux doivent faire l'objet d'un signalement : l'obligation qui en est faite au transporteur est écrite dans le cahier de prescriptions et, le cas échéant, dans l'arrêté préfectoral d'autorisation individuelle.

**Auprès de qui signaler ?** Au(x) gestionnaire(s) concerné(s). Son adresse mail est indiquée en annexe de l'arrêté préfectoral, dans les prescriptions des gestionnaires de voirie.

**Comment et quand signaler ?** Le signalement est transmis par messagerie électronique au gestionnaire, par l'envoi d'un message dont le modèle est téléchargeable depuis TEnet, au menu « Signalement ». Pour un simple avis de passage sans attente de retour, le signalement doit être adressé au moins deux jours avant la date prévue du passage. Cependant le signalement doit être transmis plus tôt si le gestionnaire l'a mentionné dans les cahiers de prescriptions (exemple d'un franchissement d'un passage à niveau avec besoin de soulever la caténaire). Dans ce cas le transporteur doit se conformer aux prescriptions du gestionnaire.

**Comment prouver aux forces de l'ordre que le signalement a été fait ?** Le transporteur doit conserver les traces de ses signalements laissées dans l'outil de messagerie qu'il a utilisé, sur un support informatique nomade dans un format numérique lisible par les représentants des forces de l'ordre ou sur papier (impression).

**Quelles sont les sanctions si le transporteur oublie de signaler le passage de son convoi ?** « Le conducteur d'un transport exceptionnel doit justifier avoir procédé au signalement de son passage prévu au premier alinéa en cas de réquisition des agents de l'autorité compétente. « Le fait de contrevenir aux dispositions [ci-dessus] est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe. « L'immobilisation du véhicule peut être prescrite dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3. » (Article R. 433-2-2 du code de la route).

**Que faire en l'absence de réponse après le message de signalement ?** Dans le cas général, le transporteur n'a pas de réponse à attendre en retour d'un mail de signalement. Si le transporteur peut produire la preuve de la réalisation, dans les délais prescrits dans les prescriptions générales ou particulières, du signalement de son convoi déclaré ou autorisé, le convoi est autorisé à circuler sans réponse.

## **Chapitre III : focus sur les conséquences pour les gestionnaires**

### **LE SIGNALEMENT**

**Qu'est-ce que le signalement ?** Le signalement est la communication effectuée par le transporteur à l'adresse des gestionnaires d'infrastructures ou de voiries précises, du passage de son convoi à l'endroit dont le second assure la gestion, selon les modalités qu'il a prescrites. Ces modalités peuvent consister en :

- un avis de passage. Le transporteur doit aviser le gestionnaire du passage de son convoi avec le type de commanditaire (compte propre, compte d'autrui ou comme particulier), la catégorie du convoi, les références du récépissé (si déclaration préalable) ou de l'autorisation (autres cas) l'autorisant à circuler, les date et tranche horaire de son passage.
- une consultation dans d'autres situations plus complexes, notamment le franchissement de certains ouvrages d'art ou de certains passages à niveau. Le gestionnaire a inscrit dans les cahiers de prescriptions la nécessité de les consulter avant le franchissement de l'ouvrage. Cette consultation est considérée comme une demande de raccordement ponctuelle et aboutira à une autorisation de raccordement si l'avis du gestionnaire est favorable.

Le signalement n'est pas a priori obligatoire de manière systématique sur l'ensemble des sections de tous les réseaux, cependant certains points de ces réseaux doivent faire l'objet d'un signalement : l'obligation qui en est faite au transporteur est écrite dans le cahier de prescriptions et, le cas échéant, dans l'arrêté préfectoral d'autorisation individuelle.

**Qui reçoit le signalement ?** Le ou les gestionnaires concernés. Ils auront fourni préférentiellement une adresse de messagerie électronique dans les prescriptions générales ou particulières.

**Comment et quand est signalé un passage de convoi ?** Le signalement est transmis par messagerie électronique au gestionnaire, par l'envoi d'un message dont le modèle est téléchargeable depuis TEnet, au menu « Signalement ». Pour un simple avis de passage sans attente de retour, le signalement doit être adressé au moins deux jours avant la date prévue du passage. Cependant le signalement doit être transmis plus tôt si le gestionnaire l'a mentionné dans les cahiers de prescriptions (exemple d'un franchissement d'un passage à niveau avec besoin de soulever la caténaire). Dans ce cas le transporteur doit se conformer aux prescriptions du gestionnaire.

**Comment prouver aux forces de l'ordre que le signalement a été fait ?** Le transporteur doit conserver les traces de ses signalements laissées dans l'outil de messagerie qu'il a utilisé, sur un support informatique nomade dans un format numérique lisible par les représentants des forces de l'ordre ou sur papier (impression).

**Quelles sont les sanctions si le transporteur omet de signaler son convoi ?** « Le conducteur d'un transport exceptionnel doit justifier avoir procédé au signalement de son passage prévu au premier alinéa en cas de réquisition des agents de l'autorité compétente. « Le fait de contrevenir aux dispositions [ci-dessus] est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe. « L'immobilisation du véhicule peut être prescrite dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3. » (Article R. 433-2-2 du code de la route).

**Comment le gestionnaire peut-il prévenir d'un changement des conditions de circulation ?**

Dans l'attente de la mise en place de l'outil cartographique, le gestionnaire peut communiquer ces types de changements au service instructeur de son département ou du département concerné si son périmètre de compétence est supérieur au département (ex : SCA, SNCF Réseau, DIR) ou si l'instruction est mutualisée (en interdépartemental ou en DREAL), et le service instructeur pourra ainsi relayer l'information aux transporteurs. Enfin, le gestionnaire peut apposer une signalisation spécifique à l'approche du point singulier concerné par les nouvelles restrictions. Après la mise en place de l'outil de cartographie et de signalements, les échanges entre gestionnaires et transporteurs pourront s'effectuer plus rapidement, plus ergonomiquement et de manière plus appropriée dans le temps.

**Après le message de signalement, le gestionnaire est-il tenu de répondre ?** Dans le cas général, le transporteur n'a pas de réponse à attendre en retour d'un mail de signalement. Si le transporteur peut produire la preuve de la réalisation, dans les délais prescrits dans les prescriptions générales ou particulières, du signalement de son convoi déclaré ou autorisé, le convoi est autorisé à circuler sans réponse.

## **Chapitre IV : focus sur les conséquences pour les services instructeurs.**

### **LA DEMANDE D'AUTORISATION**

**Une activité dans le département d'instruction doit-elle être justifiée ?** Non. Cette justification a été retirée (des articles 3-1 à 3-3 et 5).

**Les fiches véhicules disparaissent-elles ?** Oui, à l'exception de la fiche du véhicule automoteur de type grue automotrice (articles 6, 7 et 9).

**Les fiches d'ensembles routiers disparaissent-elles ?** Oui, elles sont remplacées par le tableau « Description de la configuration » à remplir sur le formulaire de demande d'autorisation individuelle. Les codes descriptifs de chaque composant sont détaillés dans l'annexe du Cerfa 15625\*01 de demande d'autorisation individuelle.

**Le demandeur peut-il encore réaliser sa demande d'autorisation sur support papier ?** La téléprocédure TEnet n'est pas conçue actuellement pour que les services instructeurs renseignent manuellement des demandes d'autorisation reçues sur support papier. La priorité est donc au passage à une démarche dématérialisée. Pendant la période transitoire, une évolution de TEnet permettant de faciliter l'incorporation des demandes reçues sur support papier va être élaborée.

**Est-ce que les autorisations délivrées restent valables ? Pour quelle durée ?** Les autorisations délivrées restent valables jusqu'à leur date de fin de validité initialement accordée.

**Quelles sont les durées des nouvelles autorisations individuelles ?** Les nouvelles autorisations individuelles sont délivrées pour une durée maximale de 3 ans (articles 3-1 à 3-3 de l'arrêté du 4 mai 2006 modifié relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque, aux articles duquel il sera à nouveau référé dans les réponses suivantes, sauf avis contraire).

**Pourquoi l'autorisation permanente sur le réseau 1TE demeure ?** Les grues automotrices et, plus globalement, les transports spécifiques définis dans les articles 17 et suivants y demeurent assujetties, même si de 1<sup>re</sup> catégorie et même pour emprunter le seul réseau 1TE. Le régime de déclaration préalable ne concerne que les transports de charge indivisible.

**Le transporteur souhaite faire une demande d'autorisation sur itinéraire précis mais qui emprunte largement un réseau TE, comment faire ?** Plusieurs cas peuvent se présenter :  
Le TE est de marchandise indivisible, de 1<sup>re</sup> catégorie et la distance à parcourir avant d'entrer sur le réseau ou après en être sorti est inférieure à 20 km : il suffit de déposer une déclaration préalable (Cerfa 15624\*01) avec le récépissé à conserver dans les documents de bord du convoi.

Le TE est de marchandise indivisible, de 1<sup>re</sup> catégorie mais la distance à parcourir pour se raccorder au réseau est supérieure à 20 km : dépôt une déclaration préalable pour l'utilisation du réseau, suivie d'une demande d'autorisation individuelle de 1<sup>re</sup> catégorie (Cerfa 15625\*01), permanente ou au voyage selon le(s) transport(s) à effectuer, de raccordement au réseau routier TE à emprunter qui est nommé sur la partie 3 du formulaire. Dans la sous-partie « Autorisation permanente » ou « Autorisation au voyage », selon la durée de validité souhaitée pour les demandes, à la rubrique « raccordement seul en complément à un réseau routier TE / à un réseau départemental », cocher la case « déclaration » puis rappeler en dessous la date limite de validité de la déclaration, indiquer la date de début de validité et la durée souhaitées, et si au voyage, le nombre de voyages que prévus.

Le TE n'est pas de marchandise indivisible ou n'est pas de 1<sup>re</sup> catégorie : si le transporteur déjà d'un arrêté permanent d'autorisation sur le réseau, il dépose une demande d'autorisation (Cerfa 15625\*01) et à la rubrique « seul en complément à un réseau routier TE/ à un réseau départemental » il coche la case « autorisation », rappelle ses références, sa date limite de validité, note dans cette même rubrique la date de début de validité et la durée souhaitées, et si au voyage, le nombre de voyages prévus. Si le transporteur dispose pas déjà d'un arrêté permanent d'autorisation sur le réseau, il dépose une demande d'autorisation (Cerfa 15625\*01) et à la rubrique « avec raccordement à un réseau routier TE », il nomme le réseau qu'il prévoit d'emprunter et indique la date de début de validité et la durée souhaitées (autorisation permanente uniquement).

Dans tous les cas, après avoir effectué une reconnaissance de l'itinéraire, il effectue les signalements nécessaires.

**Le convoi pèse 90 tonnes et le transporteur dispose d'une autorisation permanente sur le réseau de 120 tonnes (TE120), doit-il faire une autre demande d'autorisation ?** Si le convoi n'emprunte que des sections de route incluses dans le réseau TE120, alors il peut emprunter ce réseau avec tout convoi qui pèse moins de 120 tonnes, en supposant qu'il respecte également les conditions de charge à l'essieu (<12t) et d'interdistance entre les essieux consécutifs. S'il sort du réseau TE120 pour emprunter le réseau TE94, même en possédant une autorisation sur le réseau TE120 il devra demander soit une demande de raccordement pour les sections hors réseau TE120, soit demander une autorisation pour le réseau TE94



**Comment le gestionnaire peut-il prévenir d'un changement des conditions de circulation ?** Dans l'attente de la mise en place de l'outil cartographique, le gestionnaire peut communiquer ces types de changements au service instructeur de son département ou du département concerné si son périmètre de compétence est supérieur au département (ex : SCA, SNCF Réseau, DIR) ou si l'instruction est mutualisée (en interdépartemental ou en DREAL), et le service instructeur pourra ainsi relayer l'information aux transporteurs. Enfin, le gestionnaire peut apposer une signalisation spécifique à l'approche du point singulier concerné par les nouvelles restrictions. Après la mise en place de l'outil de cartographie et de signalements, les échanges entre gestionnaires et transporteurs pourront s'effectuer plus rapidement, plus ergonomiquement et de manière plus appropriée dans le temps.

## **Chapitre V : focus sur les conséquences pour les forces de l'ordre et les services de contrôle**

**Le chef de convoi et/ou le conducteur doivent ils parler et comprendre le français ?** Oui, la maîtrise du français parlé et lu est requise pour le chef de convoi ou la personne qui l'accompagne (article 13), de manière à ce que la communication puisse être réalisée entre les autorités françaises et l'équipage du convoi.

### **LE SIGNALLEMENT**

**Qu'est-ce que le signalement ?** Le signalement est la communication effectuée par le transporteur à l'adresse des gestionnaires d'infrastructures ou de voiries précises, du passage de son convoi à l'endroit dont le second assure la gestion, selon les modalités qu'il a prescrites. Ces modalités peuvent consister en :

- un avis de passage. Le transporteur doit aviser le gestionnaire du passage de son convoi avec le type de commanditaire (compte propre, compte d'autrui ou comme particulier), la catégorie du convoi, les références du récépissé (si déclaration préalable) ou de l'autorisation (autres cas) l'autorisant à circuler, les date et tranche horaire de son passage.
- une consultation dans d'autres situations plus complexes, notamment le franchissement de certains ouvrages d'art ou de certains passages à niveau. Le gestionnaire a inscrit dans les cahiers de prescriptions la nécessité de les consulter avant le franchissement de l'ouvrage. Cette consultation est considérée comme une demande de raccordement ponctuelle et aboutira à une autorisation de raccordement si l'avis du gestionnaire est favorable.

Le signalement n'est pas a priori obligatoire de manière systématique sur l'ensemble des sections de tous les réseaux, cependant certains points de ces réseaux doivent faire l'objet d'un signalement : l'obligation qui en est faite au transporteur est écrite dans le cahier de prescriptions et, le cas échéant, dans l'arrêté préfectoral d'autorisation individuelle.

**Auprès de qui est fait le signalement ?** Auprès du/des gestionnaire(s) concerné(s).

**Comment et quand est réalisé le signalement ?** Le signalement est transmis par messagerie électronique au gestionnaire, par l'envoi d'un message dont le modèle est téléchargeable depuis TEnet, au menu « Signalement ». Pour un simple avis de passage sans attente de retour, le signalement doit être adressé au moins deux jours avant la date prévue du passage. Cependant le signalement doit être transmis plus tôt si le gestionnaire l'a mentionné dans les cahiers de prescriptions (exemple d'un franchissement d'un passage à niveau avec besoin de soulever la caténaire). Dans ce cas le transporteur doit se conformer aux prescriptions du gestionnaire.

**Quels sont les documents attestant que le signalement a été fait ?** Le transporteur doit conserver les traces de ses signalements laissées dans l'outil de messagerie qu'il a utilisé, sur un support informatique nomade dans un format numérique lisible par les représentants des forces de l'ordre ou sur papier (impression).

**Quelles sont les sanctions si le transporteur ne signale pas le passage de son convoi ?** « Le conducteur d'un transport exceptionnel doit justifier avoir procédé au signalement de son passage prévu au premier alinéa en cas de réquisition des agents de l'autorité compétente. « Le fait de contrevenir aux dispositions [ci-dessus] est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe. « L'immobilisation du véhicule peut être prescrite dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3.» (Article R. 433-2-2 du code de la route).

### **L'AUTORISATION**

**Est-ce que les autorisations délivrées restent valables ? Pour quelle durée ?** Les autorisations délivrées restent valables jusqu'à leur date de fin de validité initialement accordée.

**Pourquoi l'autorisation permanente sur le réseau 1TE demeure ?** Les grues automotrices et, plus globalement, les transports spécifiques définis dans les articles 17 et suivants y demeurent assujetties, même si de 1<sup>re</sup> catégorie et même pour emprunter le seul réseau 1TE. Le régime de déclaration préalable ne concerne que les transports de charge indivisible.

**Le transporteur souhaite faire une demande d'autorisation sur itinéraire précis mais qui emprunte largement un réseau TE, comment faire ?** Plusieurs cas peuvent se présenter :

- Le TE est de marchandise indivisible, de 1<sup>re</sup> catégorie et la distance à parcourir avant d'entrer sur le réseau ou après en être sorti est inférieure à 20 km : il suffit de déposer une déclaration préalable (Cerfa 15624\*01) avec le récépissé à conserver dans les documents de bord du convoi.

- Le TE est de marchandise indivisible, de 1<sup>re</sup> catégorie mais la distance à parcourir pour se raccorder au réseau est supérieure à 20 km : dépôt une déclaration préalable pour l'utilisation du réseau, suivie d'une demande d'autorisation individuelle de 1<sup>re</sup> catégorie (Cerfa 15625\*01), permanente ou au voyage selon le(s) transport(s) à effectuer, de raccordement au réseau routier TE à emprunter qui est nommé sur la partie 3 du formulaire.  
Dans la sous-partie « Autorisation permanente » ou « Autorisation au voyage », selon la durée de validité souhaitée pour les demandes, à la rubrique « raccordement seul en complément à un réseau routier TE / à un réseau départemental », cocher la case « déclaration » puis rappeler en dessous la date limite de validité de la déclaration, indiquer la date de début de validité et la durée souhaitées, et si au voyage, le nombre de voyages que prévus.
- Le TE n'est pas de marchandise indivisible ou n'est pas de 1<sup>re</sup> catégorie : si le transporteur déjà d'un arrêté permanent d'autorisation sur le réseau, il dépose une demande d'autorisation (Cerfa 15625\*01) et à la rubrique « seul en complément à un réseau routier TE/ à un réseau départemental » il coche la case « autorisation », rappelle ses références, sa date limite de validité, note dans cette même rubrique la date de début de validité et la durée souhaitées, et si au voyage, le nombre de voyages prévus.  
Si le transporteur dispose pas déjà d'un arrêté permanent d'autorisation sur le réseau, il dépose une demande d'autorisation (Cerfa 15625\*01) et à la rubrique « avec raccordement à un réseau routier TE », il nomme le réseau qu'il prévoit d'emprunter et indique la date de début de validité et la durée souhaitées (autorisation permanente uniquement).

Dans tous les cas, après avoir effectué une reconnaissance de l'itinéraire, il effectue les signalements nécessaires.

**Le convoi pèse 90 tonnes et le transporteur dispose d'une autorisation permanente sur le réseau de 120 tonnes (TE120), doit-il faire une autre demande d'autorisation ?** Si le convoi n'emprunte que des sections de route incluses dans le réseau TE120, alors il peut emprunter ce réseau avec tout convoi qui pèse moins de 120 tonnes, en supposant qu'il respecte également les conditions de charge à l'essieu (<12t) et d'interdistance entre les essieux consécutifs. S'il sort du réseau TE120 pour emprunter le réseau TE94, même en possédant une autorisation sur le réseau TE120 il devra demander soit une demande de raccordement pour les sections hors réseau TE120, soit demander une autorisation pour le réseau TE94.

**Quelles sont les durées des nouvelles autorisations individuelles ?** Les nouvelles autorisations individuelles sont délivrées pour une durée maximale de 3 ans (articles 3-1 à 3-3 de l'arrêté du 4 mai 2006 modifié relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque, aux articles duquel il sera à nouveau référé dans les réponses suivantes, sauf avis contraire).